Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3436**

16. Wahlperiode 16. 11. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Dorothee Menzner, Eva Bulling-Schröter, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bis 2015

Mit dem Beschluss des Verkehrsberichts 2000 legte sich die Bundesregierung als Grundlage für ihre Investitionsplanung für Bundesverkehrswege bis 2015 auf das „Integrationsszenario“ fest, das sich durch eine Reihe verkehrspolitischer Maßnahmen auszeichnet. Mit diesem „Integrationsszenario“ sollte sich die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von 73 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 1997 auf 148 Mrd. tkm bis zum Jahr 2015 mehr als verdoppeln. Im „Laisser-faire-Szenario“ ohne zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wurden für das Prognosejahr 2015 hingegen nur 99 Mrd. tkm prognostiziert. Das „Integrationsszenario“ und somit auch die damit verbundenen verkehrspolitischen Maßnahmen waren die Basis für die Projektbewertungen im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 und damit auch für die Änderung des Gesetzes zum Ausbau der Schienenwege des Bundes im Jahr 2004.

Die dem „Integrationsszenario“ zu Grunde liegenden, zusätzlich zu den zu diesem Zeitpunkt bereits beschlossenen verkehrspolitischen Maßnahmen sind im Schlussbericht „Erarbeitung von Entwürfen alternativer verkehrspolitischer Szenarien zur Verkehrsprognose 2015“ dargestellt (http://www.bmvbs.de/-,1407.5923/Integrierte-Verkehrspolitik.htm). Diese Schritte wurden bislang noch nicht oder nur zu einem geringen Teil umgesetzt. Insbesondere die darin unterstellte Realisierung des Netz-21-Konzepts der DB AG für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur, die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit im Schienengüterverkehr um 10 Prozent, die Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Maut in Höhe von durchschnittlich ca. 21 Cent (40 Pfennig) pro Kilometer und die deutliche Senkung der Nutzerkosten der Bahn durch Produktivitätsfortschritte im Schienengüterverkehr um 18 Prozent – im Gegensatz zu 7 Prozent im Laisser-faire-Szenario – sind wesentliche Voraussetzungen für eine deutliche Steigerung der Schienengüterverkehrsleistung.

Das Ziel der Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf 148 Mrd. tkm bis zum Jahr 2015 übernahm die Bundesregierung 2002 in ihre nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Dieses Ziel hat die Bundesregierung im „Wegweiser Nachhaltigkeit 2005“ nicht erneuert. Darin heißt es lediglich, dass „die Schiene am steigenden Güterverkehrsmarkt einen wachsenden Anteil übernehmen muss“. Auch in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage „Status von Nachhaltigkeitszielen im Verkehr“ auf Bundestagsdrucksache 16/2559 bestätigte die Bundesregierung dieses konkrete Verkehrsziel nicht.

Die reale Entwicklung des Schienengüterverkehrs stagnierte lange Jahre und verzeichnet laut „Verkehr in Zahlen“ erst mit dem Jahr 2003 eine deutliche Zunahme in der Verkehrsleistung. Das Statistische Bundesamt weist demgegenüber abweichende, i. d. R. höhere Zahlen aus und gibt für das Jahr 2005 eine Verkehrsleistung von 95 Mrd. tkm an. In dem im Zuge der Überlegungen der Bundesregierung zur materiellen Privatisierung der Deutsche Bahn AG erstellten PRIMON-Gutachten wurden auch die Auswirkungen der verschiedenen Privatisierungsmodelle auf die Verkehrsentwicklung untersucht. Laut Antwort der Bundesregierung auf Frage 61 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/2727 würde das integrierte Modell mit einem Verbleib des Schienennetzes bei der zukünftig teilprivatisierten DB AG nur zu einer Erhöhung der gesamten Güterverkehrsleistung auf der Schiene von 2005 bis 2020 um 36,5 Mrd. tkm führen, was bei Zugrundelegen der Angaben des Statistischen Bundesamtes einer Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von ca. 132 Mrd. tkm im Jahr 2020 entspräche.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung am Ziel, die Güterverkehrsleistung der Schiene bis 2015 auf 148 Mrd. tkm zu erhöhen, fest?

   Wenn nein, warum nicht, und welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr strebt die Bundesregierung für das Jahr 2015 an?

2. Warum schrieb die Bundesregierung im „Wegweiser Nachhaltigkeit 2005“ lediglich, dass die „Schiene am steigenden Güterverkehrsmarkt einen wachsenden Anteil übernehmen muss“, und warum benannte sie darin nicht das Ziel einer Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auf 148 Mrd. tkm?

3. Welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr betrachtet die Bundesregierung für das Jahr 2015 als realistisch zu erreichendes Ziel?

4. Wie hoch waren in den Jahren von 1993 bis 2005 jeweils Verkehrsaufkommen und -leistung des Einzelwagenladungsverkehr sowie dessen Anteil am gesamten Schienengüterverkehr?

5. Wie viele Güteranschlüsse vom Netz der Bundesschienenwege zu nichtbundeseigenen Schienenwegen gab es jeweils in den Jahren 1999, 2001, 2003 und 2005 in den einzelnen Bundesländern?

6. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft des Einzelwagenladungsverkehrs, und wie bewertet sie diesbezügliche unternehmerische Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen vor dem Hintergrund des Zieles eines deutlichen Wachstums des Schienengüterverkehrs?

7. Welche privaten Gleisanschlüsse werden nach dem Förderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen gefördert, und mit der Förderung welcher Gleisanschlüsse ist in den nächsten Jahren zu rechnen?

8. Wie hoch war die jeweilige Förderung des Bundes seit 2004, wie hoch ist sie bzw. wird sie sein, und welche (zusätzlichen) Verkehrsmengen werden dadurch jeweils einen Zugang zum Schienennetz erhalten?

9. Sind bei der Beurteilung der realen Entwicklung des (Schienengüter-)Verkehrs für die Bundesregierung die Angaben aus „Verkehr in Zahlen“, die des Statistischen Bundesamtes oder andere maßgeblich (Begründung)?

10. Wurden im Zuge der Erarbeitung des am 27. Oktober 2005 von der Bundesregierung vorgestellten „Investitionsrahmenplanes (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ neue Verkehrsprognosen durchgeführt, oder liegen der Bundesregierung andere aktuelle Verkehrsprognosen vor?

Wenn ja, welche sind das, welche Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wird darin jeweils für welches Zieljahr prognostiziert, inwieweit wurden dabei die zunehmenden internationalen Güterverkehrsströme berücksichtigt, inwieweit wurden dabei Aussagen über die Marktanteile verschiedener Verkehrsunternehmen und insbesondere der DB AG getroffen, und auf Grundlage welcher Annahmen und mit welchen Berechnungsmethoden wurden diese durchgeführt?

Wenn nein, hält die Bundesregierung die Verkehrsprognosen aus dem Verkehrsbericht 2000 angesichts der realen Verkehrsentwicklung weiterhin für eine geeignete Grundlage für ihre Investitionsplanung (Begründung)?

11. Welche Maßnahmen plant oder diskutiert die Bundesregierung derzeit, um eine Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr zu erreichen, und wann sollen diese umgesetzt werden?

12. Hält die Bundesregierung am „Integrationsszenario“ fest?

    Wenn nein, welches Szenario für die Verkehrsentwicklung und welches Konzept für die Steigerung des Schienengüterverkehrs verfolgt die Bundesregierung, und welche Maßnahmen sind darin enthalten?

13. Inwieweit wurden die dem „Integrationsszenario“ zu Grunde liegenden Maßnahmen, insbesondere die im Vorwort genannten, bislang jeweils realisiert?

14. Wird die Bundesregierung im Zusammenwirken mit der DB AG „Netz 21“ bis 2015 vollständig umsetzen?

    Wenn nein, warum nicht, und welches Konzept für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur verfolgt die Bundesregierung zur Erhöhung der Schienengüterverkehrsleistung?

15. Wann sollen welche der noch nicht entsprechend des „Netz-21“-Konzepts genutzten Strecken entsprechend genutzt werden können bzw. in Betrieb gehen?

16. Betrachtet die Bundesregierung die im „Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ für den Ausbau der Schienenwege des Bundes vorgesehenen Investitionsmittel als ausreichend für eine Realisierung des „Netz-21“-Konzepts und die Schaffung ausreichender Schienennetzkapazitäten zur Steigerung des Schienengüterverkehrs (bitte Begründung anführen)?

17. Wird die Bundesregierung die anderen genannten Maßnahmen bis 2015 vollständig umsetzen bzw. an deren Realisierung aktiv mitwirken?

    Wenn ja, wann jeweils voraussichtlich und durch welche konkreten Maßnahmen?

    Wenn nein, warum jeweils nicht?

18. Wird die Bundesregierung den durch die Novellierung der so genannten Eurovignettenrichtlinie 1999/62/EG eröffneten Spielraum nutzen, um die Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz und insbesondere die Bundesstraßen sowie auf alle Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auszuweiten?

    Wenn ja, was genau soll wann eingeführt werden?

    Wenn nein, wie begründet dies die Bundesregierung vor dem Hintergrund der großen Bedeutung preislicher Anreize für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die sich im deutlichen Anstieg der Schienengüterverkehrsleistung seit Einführung der Lkw-Maut zeigt?

19. Teilt die Bundesregierung die Aussagen im PRIMON-Gutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Modelle, die in allen Varianten Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr für das Jahr 2020 von deutlich weniger als 148 Mrd. tkm prognostizierten, und auf welchen Annahmen und verkehrspolitischen Maßnahmen basieren diese Prognosen?

20. Warum setzte sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, Wolfgang Tiefensee, bei der geplanten materiellen Privatisierung der DB AG für einen Verbleib des Schienennetzes bei der DB AG ein, obwohl bei dem integrierten Modell laut PRIMON-Gutachten die geringsten Zuwächse sowohl für den Schienenverkehr insgesamt als auch insbesondere den Schienengüterverkehr zu erwarten sind?

21. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Nutzungskonflikte zwischen Güterverkehr einerseits und Personenverkehr andererseits bei der Trassenvergabe gelöst werden?

22. Wie könnten bei einem Vorrang des Güterverkehrs mögliche negative Auswirkungen auf den Personenverkehr vermieden werden?

23. Gibt es innerhalb der Europäischen Kommission entsprechende Überlegungen, und wenn ja, welche sind das im Einzelnen, und welche Position vertritt hierzu jeweils die Bundesregierung?

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Verminderung des Schienenlärms ein Förderprogramm zur Lärmsanierung von Güterwaggons und insbesondere deren Umrüstung mit der „K-Sohle“ aufzulegen?

    Wenn ja, wann, mit welchen Förderkonditionen und in welcher Höhe?

    Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 14. November 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333